

동남권 자동차 부품산업 동향과 전망

백충기 연구위원(cgbaek@bnkfg.com)

최근 동남권 자동차 부품산업의 생산 및 수출 활력이 크게 둔화되고 있다. 지역 중견기업의 부실문제 부각, 한국지엠의 군산공장 폐쇄결정 발표 등 일련의 부정적 사태가 잇따른 가운데 완성차의 판매부진이 지속되면서 금년에도 업황회복을 기대하기 어려운 전망이다.

향후 중장기 전망도 밝지 않다. 2020~25년중 전세계 자동차 판매는 연평균 1~2% 증가하는데 그치면서 글로벌 금융위기 이후 시현한 연평균 3.5% 수준의 성장경로를 이어나가기 어려울 것으로 예상된다. 특히 2025년 이후에는 차량공유, 차량호출 등 모빌리티 비즈니스의 발전으로 급격한 판매둔화 가능성도 제기되고 있다.

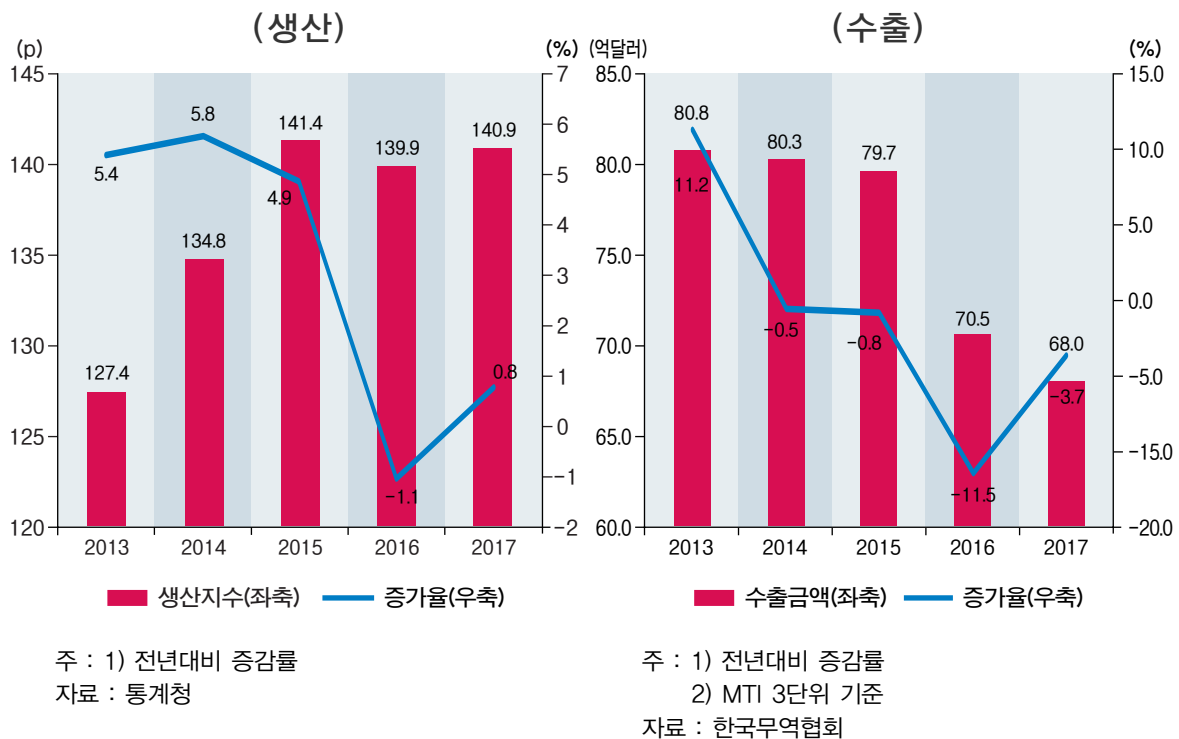
지금은 동남권 부품업체들이 차세대형 기술경쟁력 확보, 신규판로 개척, 해외 현지 투자 확대 등으로 새로운 밸류체인을 조성하고 자동차산업 환경변화에 대응력을 높여 나가야 할 시점이다. 이를 위해 동남권 각 지자체는 R&D 지원과 더불어 법률, 세제, 인력 등과 관련한 정보 제공을 위한 종합지원시스템 구축에 정책 우선순위를 뒤야 할 것으로 판단된다.

동남권 자동차 부품업체 위기감 고조

동남권 자동차 부품산업¹⁾은 2013~15년중 연평균 5% 내외의 높은 생산 증가율을 시현하였다. 하지만 2016년 전년대비 1.1% 감소하고 2017년에도 0.8% 증가하는데 그치는 등 최근 2년간 생산 활력이 크게 둔화되고 있는 것으로 나타났다. 지역별로는 부산이 2016~17년중 연평균 4.9%의 감소세를 보이며 동남권에서 가장 큰 폭의 생산 하락세를 보인 것으로 분석되었다.

수출의 경우도 2013~15년중에는 연간 80억달러의 견조한 실적을 기록하였으나 2016년 70억 5천만달러, 2017년 68억달러로 하락흐름을 보이고 있다. 지역별로 보면 부산 수출이 2017년 6억 5천만달러로 2013년(23억 3천만달러) 대비 1/3 수준 가까이 급감하면서 가장 부진한 모습을 보이고 있다.

동남권 자동차 부품산업 생산, 수출 현황

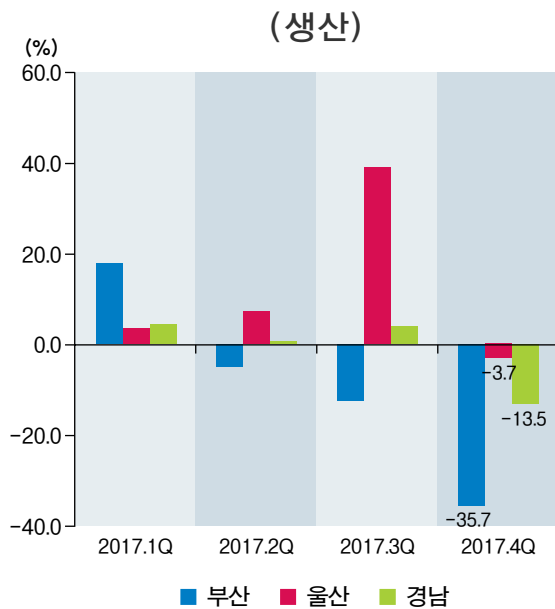


1) 한국자동차산업협동조합에 가입한 업체수를 기준으로 자동차부품산업에서 동남권이 차지하는 비중은 27.2%에 달함(2016년 기준). 지역별로는 경남 14.3%, 부산 8.9%, 울산 4.0%

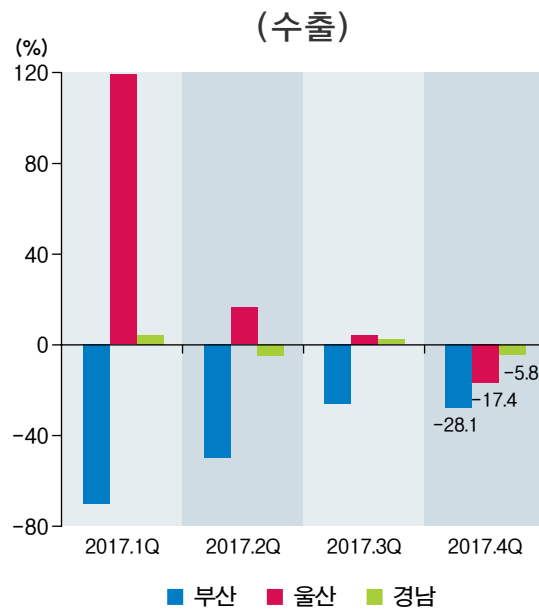
동남권 자동차 부품산업에 대한 우려는 금년들어 한층 높아지는 모양새다. 지역 중견기업의 부실문제 부각²⁾, 연간 26만대의 생산능력을 보유한 한국지엠의 군산공장 폐쇄결정 발표 등 일련의 부정적 사태와 함께 실적부진이 심화되고 있는데 주로 기인한다.

실제로 2017년 4분기 부산, 울산, 경남 전지역의 생산 및 수출이 일제히 마이너스를 기록한 상황에서 금년에는 부진 폭이 더욱 커질 것이라고 보는 시각이 우세하다. 중소기업중앙회 부산울산본부가 250개 자동차 부품업체를 대상으로 실시한 조사에서도 금년 매출이 전년에 비해 줄어든 것이라고 응답한 기업이 조사대상 중 30.2%에 달하였으며 올해 실적향상을 기대하는 업체는 거의 없는 것으로 나타났다.

지역별 자동차 부품산업 생산, 수출 증가율



주 : 1) 전년동기대비 증감률
자료 : 통계청



주 : 1) 수출금액 기준
2) 전년동기대비 증감률
자료 : 한국은행

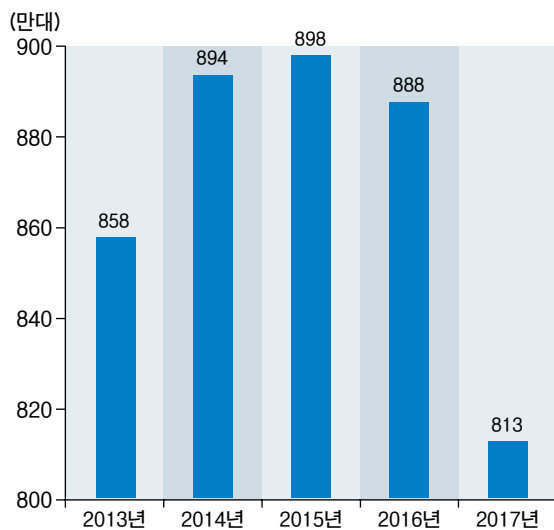
2) 한국지엠과 현대차 1차 협력업체 등이 경영난을 겪으면서 상대적으로 더욱 취약한 구조에 있는 지역의 2차, 3차 협력업체에 대한 우려가 증가

국내 완성차의 내수, 수출, 해외판매 동반부진에 주로 기인

동남권 자동차 부품산업은 국내 완성차에 대한 납품 의존도가 매우 높다는 점에서 현대, 기아, 한국지엠, 쌍용 등 주요 자동차업체의 실적하락이 최근 부진의 주요 원인으로 지목된다. 국내 완성차의 글로벌 판매량은 2015년 약 900만대에 달했으나 2017년 813만대로 10% 가까이 감소하였다.

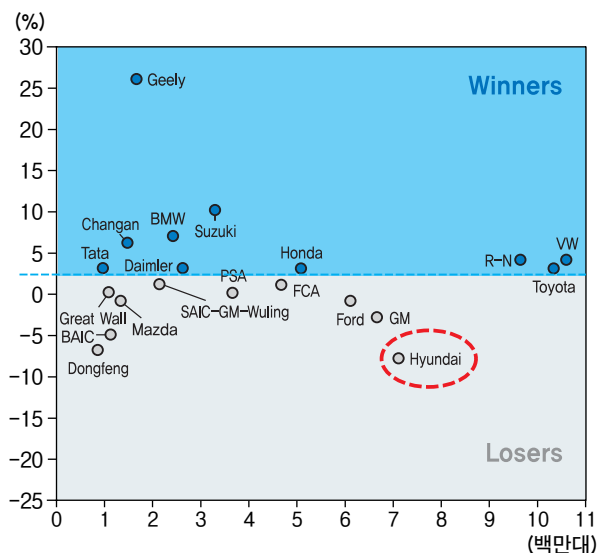
업체별 실적은 르노삼성을 제외하고는 모두 부진³⁾하였다. 특히 자동차 부품업체의 전체 납품액중 절반가량을 차지⁴⁾하는 현대차 판매 감소가 부품업체에 부정적 영향을 크게 미친 것으로 파악된다. 글로벌 컨설팅 기업 로랜드버거(Roland Berger)의 조사에 따르면 지난해 현대차 생산은 약 8% 감소하며 글로벌 20대 자동차 기업중 최하위로 평가되었다⁵⁾.

국내 완성차 판매량



주 : 1) 현대, 기아, 한국지엠, 쌍용, 르노삼성, 대우버스, 타타대우 합계
2) 국내판매와 해외생산 합계
자료 : 한국자동차산업협회

글로벌 20대 자동차 생산기업 실적



주 : 1) 전년대비 증가율 (2017년 생산대수 기준)
자료 : Roland Berger

3) 지난해 주요 완성차 업체 실적(전년대비 증감률)

• 현대(-7.5%), 기아(-10.4%), 한국지엠(-12.0%), 쌍용(-7.7%), 르노삼성(7.6%)

4) 국내 자동차부품업체의 2016년 납품실적(48조 5천억원)중 현대차에 대한 비중은 44%(21조 3천억원)

5) 최근 글로벌 시장에서 주목받고 있는 중국 지리(Geely)차는 전년대비 약 26%의 생산 증가세를 시현하면서 빠르게 약진

부문별 판매동향을 살펴보면 내수, 수출, 해외생산 모두 마이너스를 기록한 것으로 나타났다. 내수의 경우 2013~15년중 국내 생산 완성차의 판매량은 연평균 450만대 내외였으나 2017년 409만대까지 감소하였으며 수출도 최근 5년간 지속적으로 마이너스 성장세를 보였다. 특히 해외생산 물량은 2016년 465만대에서 2017년 404만대로 13.1%에 달하는 높은 감소세를 기록하였다.

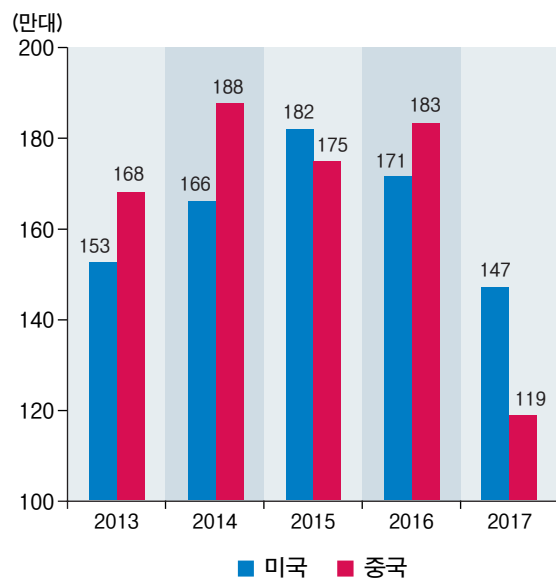
해외시장 실적 부진은 최대수요국인 미국과 중국에서의 판매감소에 주로 기인한다⁶⁾. 2017년 국내 완성차의 미국시장에서의 판매량은 전년대비 14.4% 감소한 147만대, 중국시장에서는 35.4% 감소한 119만대에 그치며 급락세를 보였다. 미국시장의 자동차 수요감소는 대출금리 부담증가, 차량 공유서비스 확대 등의 영향이 컸으며, 중국시장은 사드보복과 관련한 정치문제, 중국 소비자의 SUV 선호에 대한 대응 부족, 중국 자동차 대비 가격 경쟁력 열위 등이 부진의 원인으로 지목된다.

국내 완성차 내수, 수출, 해외생산 현황

구 분	국내생산 물량			해외 생산물량
	소계	내수	수출	
2013년	447 (-2.4)	138 (-2.0)	309 (-2.6)	411 (13.0)
2014년	453 (1.2)	146 (5.9)	306 (-0.8)	441 (7.4)
2015년	456 (0.8)	159 (8.5)	297 (-2.9)	441 (-0.1)
2016년	422 (-7.5)	160 (0.7)	262 (-11.8)	465 (5.5)
2017년	409 (-3.1)	156 (-2.5)	253 (-3.5)	404 (-13.1)

주 : 1) ()내는 전년대비 증감률
자료 : 한국자동차산업협회

국내 완성차 미국 및 중국 판매 현황



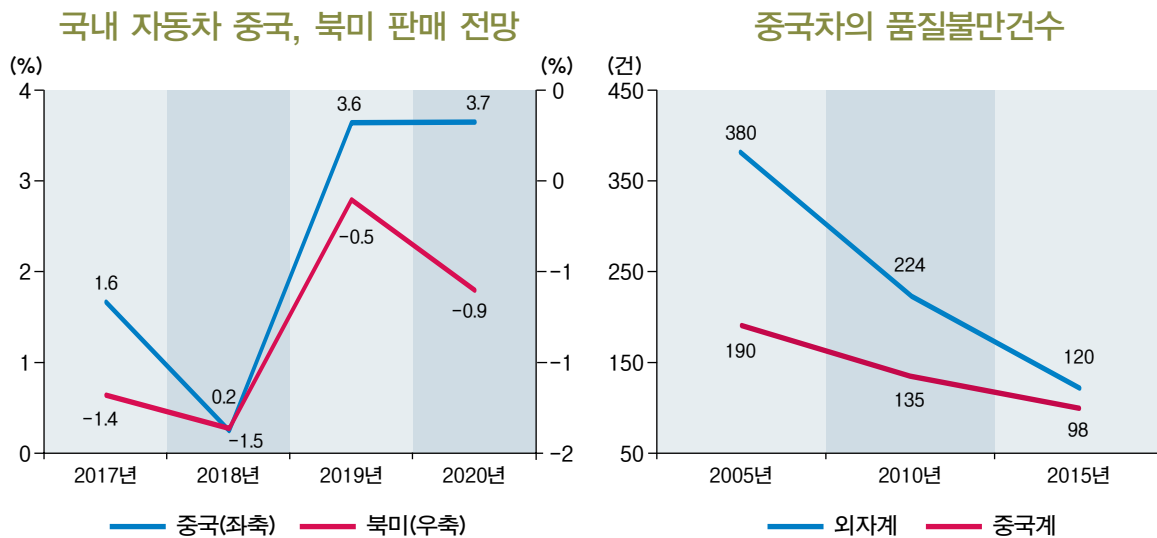
주 : 1) 수출과 해외생산 합계
자료 : 한국자동차산업협회

6) 미국과 중국은 국내 완성차의 해외 판매량중 48%를 차지(2013~15년 기준)

자동차 부품업계의 중장기 성장경로 불투명

자동차시장 조사기관 IHS 오토모티브는 중국 자동차 수요 증가율이 금년 0.2%까지 낮아지겠으나 2019~20년중에는 연평균 3.6%로 반등할 것으로 전망했다. 이와같은 중국의 자동차 수요 확대와 함께 사드보복 문제 해소 및 중국내 SUV 신차 판매 증가⁷⁾ 등이 맞물린다면 국내 완성차 판매실적에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상된다.

하지만 중국에서 국내차의 가격 경쟁력 열위 지속, 북미시장 판매부진 등은 회복 폭을 제약하는 요인으로 작용할 가능성이 높다. 중국 자동차의 경우 품질경쟁력은 지속적으로 개선되고 있는 가운데 글로벌 합작사들과 비교하면 가격이 20%이상 저렴한 것으로 평가되고 있다. 북미시장 판매량도 2018년에 비해서는 감소폭이 다소 축소 되겠으나 2020년까지 마이너스 성장에서는 벗어나기 어려울 것으로 판단된다.



주 : 1) 전년대비 증감률
2) 승용차 기준
자료 : IHS, Roland Berger

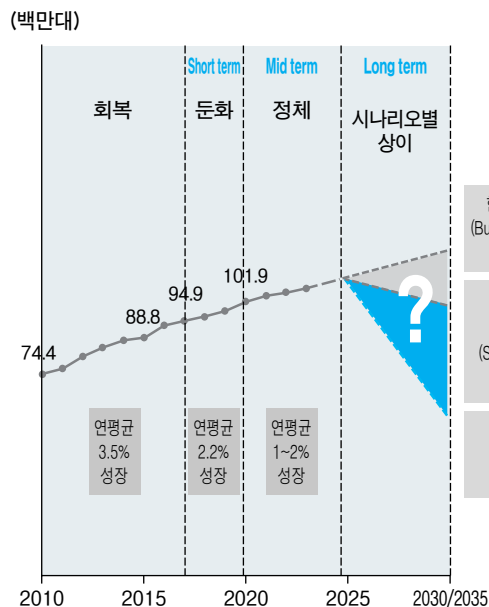
주 : 1) 낮을수록 품질만족도가 높음
자료 : JD.Power, KB금융경영연구소 재인용

7) 국내 완성차는 금년 ix35, 엔시스 등 SUV 선호도가 높은 중국인들을 겨냥한 전략형 신차 출시함으로써 세단위주의 라인업의 한계를 벗어나기 위해 적극 노력할 것으로 알려지고 있으며 2019년에는 마케팅 효과 등으로 실적이 더욱 개선될 것으로 기대

이에 따라 자동차 부품업체들도 기존의 성장경로를 이어나기 어려울 전망이다. 글로벌 전망기관들은 2020~25년중 전세계 자동차 판매량이 연평균 1~2% 증가하는데 그치며 글로벌 금융위기 이후(2010~17년) 이후 시현한 연평균 3.5% 수준을 하회할 것으로 보고 있다. 중국의 판매증가세가 연평균 2% 수준으로 낮아지고 북미지역과 일본, 한국은 성장이 정체되거나 하락한다는 것이다.

2025년 이후에는 급격한 판매둔화 가능성도 제기된다. 차량공유, 차량호출 등 모빌리티(mobility) 비즈니스의 발전이 자동차 생산량을 축소시키는 요인으로 작용할 가능성이 높기 때문이다. 특히 운전기사가 필요없는 자율주행택시(Robocabs)가 출현하는 수준까지 자동차 업계의 혁신이 성공하면 공유경제가 사회적으로 만연해지면서 생산량은 급감할 것이라는 전망을 내놓고 있다.

글로벌 자동차 판매 전망



주 : 1) 승용차 판매대수 기준
자료 : IHS, Roland Berger

주요 국가별 수요전망

(만대, %)

구 분	2020년	2025년	연평균 성장률
중국	30.7	34.0	2.1
북미	20.2	20.5	0.3
서유럽	16.1	15.9	-0.3
일본/한국	6.4	6.3	-0.5
인도아대륙 ¹⁾	5.1	7.5	8.0
ASEAN	3.8	4.5	3.8

주 : 1) 인도아대륙은 인도, 파키스탄, 스리랑카, 네팔, 부탄
2) ASEAN은 태국, 필리핀, 인도네시아, 말레이시아, 베트남, 싱가포르
자료 : IHS

혁신적 파괴를 통한 새로운 생존전략 필요

자동차시장은 자율주행차, 친환경차를 중심으로 기존질서가 와해되는 혁신적 파괴 과정이 빠르게 진전되고 있다. 미국 자동차기술학회는 완전자율주행차 시장이 2020년 이후 성장을 시작하여 2035년에는 26%까지 점유율을 높여 나갈 것으로 예상했다. 구글, 애플, 우버, 바이두, 네이버 등 ICT 기업과 볼보, 아우디, 현대기아차 등 국내외 주요 기업들도 완전자율주행차 개발을 적극 추진하고 있다.

친환경차 시장도 주요국들이 자동차 연비규정 강화, 친환경차 의무생산제 도입 등을 추진하면서 빠르게 성장하고 있다. 영국(2040년), 프랑스(2040년), 독일(2030년), 네덜란드(2025년) 등은 내연기관차 판매금지 법안을 채택하는 등 각국이 환경규제를 강화하고 있어 친환경차의 보급 속도는 한층 빨라질 전망이다⁸⁾.

컨설팅 기업 로랜드버거도 2025년 이후 자동차 부품업계의 생존여부가 개별업체의 생산 포트폴리오 및 기술경쟁력에 달려있다고 지적하였다. 전장화⁹⁾, 자율주행차 기술 및 연관서비스를 중심으로 새롭게 재편될 자동차 시장 흐름에 적응하지 못하고 기존 생산구조만 고집하는 부품업체의 경우 시장퇴출을 배제하기 어려운 시대가 도래한 것이다.

주요 완성차 업체 완전자율주행차 개발 동향

BMW	2025년 완전자율주행차 생산	포드	2020년 첫 자율주행차 생산
아우디	2021년 완전 자율주행 전기세단 출시	GM	2018년 자율주행 전기차 BOLT 1세대 생산
벤츠	2023년 무인택시 출시	볼보	2020년 레벨5 ¹⁾ 기술확보 진행

주 : 1) 완전자율주행차는 레벨 1~5로 분류되며, 레벨 5로 갈수록 완전한 자율주행에 가까운 높은 기술수준임을 의미

자료 : 울산테크노파크

8) 우리나라도 2030년 내연기관 판매금지 법안이 발의된 상태

9) 자동차 전장부품시장 규모는 2012년 250조원에서 2020년경에는 330조 시장으로 확대될 전망. 2020년경에는 자동차 1대당 원가에서 전장부품이 차지하는 비중이 50% 이상이 될 전망

부품업체의 新밸류체인 조성을 적극 지원해야

지금은 동남권 부품업체들이 차세대형 기술경쟁력 확보, 신규판로 개척, 해외 현지 투자 확대 등으로 새로운 밸류체인을 조성하고 자동차산업의 미래 환경변화에 대응력을 높여 나가야 할 시점이다.

먼저 흔들림 없는 성장구조 마련을 위해 국내 완성차 업체에 대한 높은 의존도를 낮추고 납품처를 다변화하는데 적극 노력해야 한다. 동남권 자동차 부품업체중 국내 완성차 업체 1개사와만 거래하는 기업 비중이 63%에 달하고 있어 지나친 편중구조에서 빠르게 벗어날 필요가 있다¹⁰⁾.

또한 해외 신규판로 개척 및 현지투자 확대 등 글로벌시장 진출에도 자원배분이 적극 요구된다. 특히 기존의 미국, 중국 등 성숙된 시장 이외에도 신흥국 시장 진출에 관심을 쏟아야 한다. 2020~25년중 중국 및 선진국 자동차 시장은 성장세가 크게 낮을 것으로 예상되나 인도 등 인도아대륙은 연평균 8%, ASEAN 지역은 연평균 4% 수준의 높은 성장이 예상되고 있는 것에 주목해야 할 필요가 있다¹¹⁾.

자동차 부품업체도 신기술 개발 및 국내외 신규판로 개척 등의 중요성을 잘 알고 있는 것으로 파악된다. 하지만 2, 3차 하청업체로 갈수록 기업영세성, 연구인력 부족 등으로 관련 투자에 엄두를 내지 못하며, 특히 지원정책에 대한 정보획득 조차 쉽지 않은 실정이다. 동남권 각 지자체는 자동차 부품업체가 신제품 기획, 판매, 사후관리의 경쟁력을 높여 나갈 수 있도록 R&D 지원과 더불어 법률, 세제, 인력 등과 관련한 정보 제공을 위한 종합지원시스템 구축에 정책 우선순위를 뒤야 할 것으로 판단된다.

10) 한국자동차산업협동조합 자료에 따르면 동남권 자동차부품업체중 완성차 1개사와 거래하는 업체수는 63.2%, 1~2개사와 거래하는 업체수 비중은 78.1%에 달함

11) 한국자동차산업협회는 인도가 자동차보급률이 1000명당 32대 수준으로 낮고, 경제성장률이 높은 점 등을 근거로 인도시장의 성장여력이 높다고 전망

■ 동남권 부품업체의 체질개선 필요성 확대

- 친환경차, 자율주행차 등의 발전으로 차량부품 대부분에 대한 신기술 개발 필요성이 크게 확대되고 있는 상황
- 특히 동남권 부품업체들은 자동차시트, 대쉬보드, 도어 등 상대적으로 저부가가치 중후장대형 부품생산 비중이 높다는 점에서 미래형 고부가가치 부품시장을 선점하기 위한 신속한 체질개선 필요

■ 차세대 기술발전에 따른 자동차 부품부문별 영향

① 파워트레인(Powertrain)

- 동력장치에서 생산한 동력을 바퀴에 전달하는 과정에서 필요한 시스템을 지칭하며, 동력 전달부품 외에 동력생산까지 포함시켜 주로 정의
- 미래형 자동차시장에서 가장 중요한 부품부문으로 평가됨에 따라 부품업체들의 플랫폼 개발 및 기술경쟁력 확보에 적극 노력이 요구

② 샤시(Chassis)

- 조향장치, 제동장치 서스펜션 등 전통적 샤시부품 생산에서 벗어나 ADAS(Advanced Driver Assistance System), 지능형 조향장치, 비전센서 등과 관련한 부품개발에 자원을 투입할 필요

③ 내장(Interior)

- 수동형 버튼, 스위치 등 아날로그 부품 생산에만 의존하는 업체들은 성장세가 약화될 가능성
- 운전자 시선인식, 동작인식 등과 관련된 HMI(Human Machine Interface) 관련기술 부품과 함께 차량 안에서의 개인활동 증가에 대응하기 위한 고급 시트, 편의 부품 등에 기술개발 및 경쟁력 확보가 중요

④ 외장(Exterior)

- 환경규제 강화에 따른 경량화 기술 및 안전성 제고 등과 관련한 기술부품이 유망할 전망
- 복합소재, 플라스틱, 측면 및 후방 카메라 등의 시장 확대에 빠르게 대응하기 위한 노력이 요구

[참고문헌]

- 울산발전연구원, “차세대 자동차산업의 시장환경 변화와 울산의 대응과제,” 2014.12
- _____, “울산지역 자동차부품산업 현황과 수출 지원방안,” 2015.3
- 울산테크노파크, “자동차부품산업 동향 및 전망,” 2018.2
- 통계청, www.kosis.kr
- 한국산업은행, “국내 자동차부품업계의 완성차별 거래동향 분석과 향후 발전방안,” 2016.8
- 한국자동차산업협동조합, www.kaica.or.kr
- 한국자동차산업협회, www.kama.or.kr
- KB금융지주경영연구소, “중국 자동차 경쟁력 어디까지 왔을까,” 2017.5
- IHS Automotive, “Global Light Vehicle Sales Summary,” 각년도
- IMF, “World Economic Outlook,” 2018.1
- Lazard & Roland Berger, “Global Automotive Supplier Study,” 2017.12
- KPMG, “Global Automotive Executive Survey 2017,” 2017

BNK경제인사이트 발간목록

2014

05	글로벌 금융위기 이후 동남권 수출의 변화와 시사점
06	부산지역 아파트 시장 동향과 전망
07	글로벌 해운시장 전망과 동남권 조선업의 과제
08	동남권지역의 고용구조 변화와 시사점
09	글로벌 금융위기 이후 엔화환율 동향과 전망
10	동남권 지방은행의 그룹화가 지역경제에 미치는 영향
11	2015년 동남권 경제전망
12	월드클래스 300기업의 특징과 지역기업에 대한 시사점

05	한국형 양적완화와 구조조정
06	주요국 통화 환율 동향과 전망
07	브렉시트와 지역경제
08	동남권 상장기업 경영실적 분석
09	동남권지역 대출 및 예금시장 동향
10	동남권지역 소매판매 동향 및 특징
11	2017년 동남권 경제전망
12	동남권 수출 변화 및 시사점 : 최근 5년간의 변화를 중심으로

2015

01	G2경제 항방과 동남권 경제에 대한 시사점
02	최근 국제금융시장 진단과 시사점
03	동남권의 중남미 교류 현황과 과제
04	지역경제 혁신의 동력 - 사물인터넷
05	동남권 자동차산업 현황과 과제
06	동남권지역 서비스업 현황
07	최근 기업금융 현황
08	중국경제 전망과 동남권 경제에 대한 시사점
09	동남권지역 주택시장 현황
10	동남권 창업생태계와 발전과제
11	2016년 동남권 경제전망
12	경쟁력 우위 조선해양기자재업체의 특징

2017

01	동남권 아파트 가격 동향 및 전망
02	4차 산업혁명과 동남권 일자리
03	동남권 기업의 인도차이나반도 진출현황 및 시사점
04	글로벌 환율동향과 동남권 경제
05	원자재시장 동향 및 시사점
06	조선산업 동향 및 향후 과제
07	디지털 트랜스포메이션과 동남권의 미래
08	동남권 주력산업 수출동향과 전망
09	동남권 산업생태계와 향후 과제
10	인구구조 변화와 동남권의 과제
11	2018년 동남권 경제전망

2016

01	중국경제에 대한 최근의 시각
02	회사채 시장 동향 분석
03	10대 신흥국(중국제외)에 대한 동남권지역 수출 분석
04	동남권지역 건설업 분석

2018

01	동남권 수출과 지역경제
02	동남권 자동차 부품산업 동향과 전망



대한민국 5대 금융그룹



51년 길고 곧은 역사



전국 및 해외로 뻗은 영업망

세계에서 가장 높은 나무, 레드우드처럼
대한민국 금융생태계에 가장 높은 나무가 되겠습니다!

레드우드는 100m 이상 자라는 세계에서 가장 높은 나무입니다. 한 거목에는 61개의 가지와 200개 이상의 2차 물통이 있고 일관 토양 220kg에 달하며, 잎의 총 무게는 15톤이 넘습니다. 지구상에서 가장 성장이 빠른 생명체로 화창한 날씨 속에 묘목이 매년 1.8m씩 자랍니다. 그 높은 카를 지탱하기 위해 숲을 이룬 결의 다른 레드우드들과 뿌리를 공유하여 300년간 100m 이상의 거목으로 자라납니다. 레드우드의 규모는 수목의 모든 기목을 갱신할 정도입니다. 오늘날 레드우드 종에는 수령 2,000년을 넘긴 나무도 있습니다. 나뭇결이 아름답고 색채가 고르며 도장이나 착색 효과가 좋아 무늬목, 목재 제품, 문이나 창틀, 벽판의 제작 등에 쓰고 부식에 강해 목외용 가구 목재로도 쓰이는 등 인간에게 헌신하는 나무입니다.

BNK 금융그룹

BNK BNK금융지주

제2018-02호

신고번호 부산남, 라00006

신고일자 2016년 10월 14일

발행인 김지완

편집인 김성주

발행처 BNK금융지주 (www.bnkg.com)

주 소 부산광역시 남구 문현금융로 30 (문현동)

연락처 Tel : 051-620-3180 Fax : 051-620-3199

인쇄 애드벤처

2018년 2월 28일 발행

BNK금융지주 홈페이지에서 BNK경제인사이트 뿐만 아니라
경제 및 금융분야의 다양한 연구보고서를 확인하실 수 있습니다.